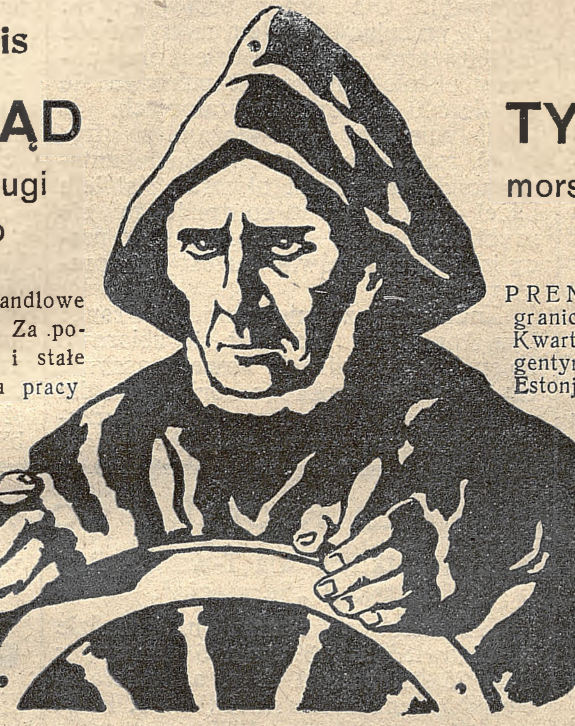
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 10 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30 % zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 groszy za wiersz milimetrowy trzyłamowy — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50 % drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 9 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 5 zł. Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł 50 gr. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 7 zł, półrocznie 4 zł, kwartalnie 2 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170 044, lub przekazem pocztowym pod adres. admin. pisma w Tczewie

Na 4 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Pod redakcją J. R. Klejnota przy współudziale Komitetu Redakcyjnego. **Cena 10 gr.**

Nr. 36. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 26 września 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 146

Zwracamy uwagę Szan. Czytelników, że „Żeglarz Polski" wychodzi 12 razy na kwartał. Numer następny ukaże się dnia 8 października.

Sprawność przeładunkowa Gdyni, Gdańska i Tczewa.

I. Gdynia.

Ukazanie się od roku masowego ładunku - węgla, w coraz to większych ilościach u naszej bramy portowej, wysunęło na pierwszy plan kwestję sprawności przeładunkowej Gdańska, budującej się a już dostępnej dla statków większych Gdyni i Tczewa, dostępnego dla lichtug morskich.

Strejk angielski tylko zaostrzył sytuację, albo raczej ją przyspieszył, nie pozwalając złagodzić najpoważniejszych trudności, wynikających z zupełnego nieprzystosowania ośrodka portowego polsko-gdańskiego do opanowania tak znacznego ruchu.

W Gdyni od samego początku ładowania węgla w sierpniu r. 1925 aż do chwili obecnej stosowano żłoby i kubły, ładując prawie wyłącznie windami własnemi statków. Istniały projekty urządzenia w Gdyni silosów węglowych z zasypami dla poszczególnych gatunków, według wzorów stosowanych obszernie na Zachodzie, jednak zaniechano tych projektów dla projektu kranów mostowych, z których jeden już jest zmontowany, drugi zaś również niebawem stanie do użytku. Krany tego systemu o wysięgu poza krawędź nabrzeża nad wodę do 50 metrów pozwalają przesuwać ciężary w poprzek linji nabrzeża z kolei i odwrotnie, a nawet ze statku na statek, lub na statek z dwu innych statków stojących po różnych jego stronach, lub odwrotnie. Ta uniwersalność kranów mostowych, pod któremi można urządzić jak tory, tak też tory i składy, lub tylko składy węgla jest ogromną zaletą, pozwalając również posługiwać się niemi przy imporcie rudy: zadecydowała ona o zaprowadzeniu ich w porcie gdyńskim. Stojąc przy północnej wewnętrznej stronie molo południowego, obecnie już w tem miejscu poszerzonego, będą one mogły przeładować 100 000 ton węgla z kolei wzgl. składów na statki morskie.

Z kranów mostowych najwięcej słynie Rotterdam. Ma on ich przeszło 20. Ponieważ w porcie tym odbywa się przeważnie przeładunek ze statków rzecznych na morskie (węgiel), lub odwrotnie (ruda), więc długo nie zaprowadzano kranów mostowych, usiłując wystarczyć sobie kranami pływającemi. Okazało się jednak, że kran mostowy, obsługujący z brzegu przeładunek ze statku na statek (częściej z 2 rzecznych statków na 1 morski, lub z morskiego na 2 rzeczne) pracuje o wiele szybciej niż kran pływający.

Nadzieja na to, że w letniej porze uda się wyprowadzać statki rzeczne z węglem do Gdyni zadecydowała również o wyborze systemu kranów mostowych dla portu gdyńskiego.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Subwencjonowane linje regularne marynarki sowieckiej.

Ekonomiczeskaja żizn sowietów wyszczególnia linje regularne, które rząd sowietów podtrzymuje kosztem subwencji 500 000 rubli rocznie (czyżby tylko tyle? (Red.). Są to bez wyjątku linje pospieszne, utrzymujące komunikację między portami związku sowieckiego a zagranicy. Należą tu następujące linje:

1. Leningrad—Londyn, Towarowo-osobowa linja, założona w r. 1924. Odjazdy tygodniowe. Podróż każdego statku trwa 21 dni. Na tej linji kursują parowce Roszal, Hercen i Sowiet. Wysyła się drzewo i masło. Do wysyłki masła służą dodatkowo 4 angielskie parowce (posiadające chłodnie. Red.).

2. Leningrad—Hamburg, linja mieszana, towarowo-osobowa, odjazdy tygo-

dniowe. Służbę pospieszną wykonują parowce Juszar i Jamał, całkowita podróż ich trwa dwa tygodnie. Trzy parowce towarowe kursują na tejże linji zużywając na podróż tam i z powrotem trzy tygodnie.

3. Leningrad—Hamburg—Liverpool—Odesa. Linja towarowa, odjazdy co trzy tygodnie. Statki te zawijają też w razie potrzeby do Batumu i Noworosyjska. Regularny ruch ustanowiony dopiero w r. 1926. Parowców na linji jest 6. z nich najlepszy Karl Marks. (Jestto przedwojenna linja miesięczna ROPIT'u z Odesy do Petersburga. Odjazdy trzytygodniowe są zapewne przesadą Red.).

4. Odesa—Jaffa. Dwa razy w miesiącu, z zawijaniem po drodze do Konstantynopola. Salonik i Pireusa. Wprowadzona, a raczej wznowiona od roku 1925.

5. Odesa—Władywostok. Kursują tu dwa parowce największe sowietów: Transbalt i Dekabrist. (Słabe nawiązanie do przedwojennej linji Dobrofłota. Red.).

6. Władywostok—Szanghaj, nowozałożona linja. Dokonano 3 podróży z zawinięciem do Modżi.

7. Linja kabotażowa Władywostok—Szanghaj z zawijaniem do portów Korei, do Tsing-Tao i do Czi-Fu. Od r. bieżącego.

8. Władywostok—Kanton. Linja pospieszna, towarowo-osobowa. W r. 1926 dotychczas dokonano podobno trzynastu podróży z zawijaniem po drodze do Modżi i do większych portów chińskich.

Mimo, że z regularnością i z pospiesznością tych linji sprawa napewno jeszcze nie przedstawia się tak, jak podaje Ekonomiczeskaja Żizn, należy przyznać, że w komunikacjach z zagranicą drogą morską Sowiety się nie znajdują na łasce obcych.

Nowoczesne metody malowania statków.

Malowanie statków, zwłaszcza przy renowacji w dokach. co kilka miesięcy, odbywać się musi z jaknajwiększą szybkością, gdyż czas postoju statku w doku suchym jest zazwyczaj zupełnie niewykorzystany w eksploatacji statku. Stąd dążenie do zastosowania nowych metod, nadzwyczaj szybkich, malowania podwodnych i nadwodnych części okrętu. Wynaleziono przytem jak nowy aparat kryjący farbą, zamiast ręcznego malowania, tak też nowy sposób umieszczenia przed burtą statku robotnika-malarza, pozwalający na szybkie przesuwanie się jego bez obcej pomocy i bez pomocy rusztowania.

1. Zamiast pędzla od kilku lat w użytku są pistolety pneumatyczne, czyli pracujące ściśnionem powietrzem. Farba w stanie płynnym nadpływa jednocześnie z powietrzem pod ciśnieniem do pistoletu, który malarz trzyma w ręku. Powietrze porywa farbę, rozpyla ją i stożkiem rozpryskuje na powierzchnię burty. W zależności od sprawności robotnika kryje się farbą do 3 metrów kw ra minutę. Praktycznie liczyć można na 50 metrów kwadratowych na godzinę krycia farbą przy pomocy tego automatu. Oto liczby porównawcze: malarz pracujący pędzlem pokrywa 100 do 200 metrów farbą na dzień, przy pomocy pistoletu natomiast pokrywa się 400 do 500 metrów kwadratowych.

Jedynie silny wiatr może nieco utrudniać robotę nowym sposobem, zmuszając do trzymania otworu pistoletu bliżej burty, przez co zmniejsza się szybkość krycia. Pozatem wynik pracy jest zupełnie równowartościowy pracy ręcznej.

Znamienne, że miejscami, we Francji i w Anglji, robotnicy już się zbiorowo opierali wprowadzeniu nowej maszyny, czując w niej groźnego konkurenta dla ręcznej pracy. Bywały wypadki wrzucania przyrządu wraz z bombami zgęszczonego powietrza i wężami do morza.

2. Przyrząd do przesuwania jednego robotnika w kierunku pionowym wzdłuż prostopadłej ściany dowolnej wysokości, został również wprowadzony w ostatnich latach pod nazwą „uistiti". Składa się on z trzech biegaczy hamulcowych, obejmujących grubą pionową linę. Górny biegacz posiada wyłóg dla zawieszenia huśtawki-siodełka dla malarza, dolne dwa zaopatrzone są w pedały dla nóg. Opuszczanie odbywa się naciskiem na kółeczko, luzujące górny biegacz, podnoszenie się naciskiem na biegacze nożne, które podczas nacisku hamują, przy zwolnieniu nacisku zaś luzują się, pozwalając przesunąć biegacz wyżej wzdłuż liny. Dla uprzystępnienia działania tego prostego i pomysłowego przyrządu podamy wkrótce bliższe szczegóły jego z rysunkami.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Ulgi podatkowe dla T-wa Żeglugi Morskiej „Sarmacja".

Ministerstwo Skarbu na zasadzie postanowień art. 3 punkt 5 ustawy z dnia 25 listopada 1925 r. o popieraniu Polskiej Żeglugi Morskiej (Dz. U. R. P. nr. 125 poz. 881 z r. 1925) przyznało Towarzystwu Żeglugi Morskiej „Sarmacja" następujące ulgi:

1. Całkowite zwolnienie wspomnianego Towarzystwa od państwowego podatku dochodowego na przeciąg lat 5 (pięć) pod warunkiem jednak, że ewentualne zyski osiągnięte z działalności gospodarczej tego okresu nie będą rozdzielane między akcjonarjuszy, lecz zostaną zużyte całkowicie. czy to na zwiększenie funduszów obrotowych Towarzystwa, czy też na przeprowadzenie wszelkiego rodzaju inwestycji.

2. Całkowite zwolnienie Towarzystwa od państwowego podatku przemysłowego na lat 5 (pięć).

3. Całkowite zwolnienie od podatku od nieruchomości na lat 5 (pięć).

O ile zaś chodzi o zwolnienie wspomnianego Towarzystwa od opłat stemplowych, Ministerstwo Skarbu nie mogło ze względu na charakter tych opłat przyznać uwolnienia ogólnego co do tych opłat, gdyż wobec zawrzeć się mających tranzakcji, podlegających opłatom, nie da się z góry przewidzieć i nie można wobec tego określić finansowo zakresu tego uwolnienia: można-by ewentualnie przyznać takie uwolnienie w konkretnych wypadkach.

Sprawy prawniczo-morskie.

W Finlandji odbywa się ciekawa walka o opłaty stemplowe od konosamentów. Według orzeczenia sądu pierwszej instancji opłaty te ponosi armator, sąd apelacyjny natomiast orzekł, zmieniając poprzedni wyrok, że pokrywać je powinien ładujący. Jednakowoż sąd wyższy anulował ten wyrok i przywrócił ważność pierwszego orzeczenia. Podobno związek armatorów fińskich nie daje za wygrane i ma się zwrócić do rządu fińskiego o wydanie ustawy obciażającej opłatami stemplowemi ładujących, względnie odbiorców ładunku.

Gdynia.

Ruch portu gdyńskiego za tydzień. (15—22 września). Ruch w porcie w ubiegłym tygodniu zlekka się ożywił, przeważnie z powodu ożywienia się nieco większych statków. Zawinęło 7 parowców o łącznej ładowności 5 330 ton re. netto, odpłynęło zaś 6 parowców o łaczn. ładowności 4 813 ton rej. netto. Wśród statków na wejściu były: 3 szweckie, 2 niemieckie, 1 francuski i 1 norweski. Wśród statków na wyjściu było norweskich 2 niem. 2, franc. 1 i szwecki 1. Wszystkie statki prócz francuskiego „Pologne" zawinęły próżne po węgiel i odpłynęły z pełnym ładunkiem węgla, wywożąc łącznie 5 220 ton tego ładunku. Par. „Pologne" przywiózł 34 t. miesz. ładunku i 34 pasażerów, wywiózł 416 pasażerów i jedną tonę ładunku.

Budowa portu w Gdyni. Po zamknięciu portu prowizorycznego, praca przeładunkowa odbywa się obecnie na starem miejscu przy zewnętrznej stronie molo oraz przy nowem nabrzeżu. Ze względu jednak na to, iż nowe nabrzeże jest zupełnie odkryte na działanie fali przy wietrze E—NE przystąpiono do prowizorycznego przedłużenia byłego łamacza fal przez ustawienie w kierunku północnym od niego 3—4 kesonów. z których jeden już został zatopiony.

Prace przy montażu kranów mostowych dobiegają już końca i jeden z nich jest wykończony ostatecznie, — drugi ma być gotów za parę dni.

Statki angielskie przybędą do Gdyni. Zapowiedziana jest wizyta w Gdyni statków angielskich objeżdżających Bałtyk. Przybędą one do nas dziś, 26 b. m. i pozostaną przez cztery dni. W tym czasie delegacja eskadry złoży urzędowe wizyty w Warszawie. Podobnie jak przedstawiciee załóg francuskich złożą Anglicy wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza.

Powrót statku szkolnego „Lwów". W dniu 25—26 b. m., o ile nie stana temu na przeszkodzie warunki atmosferyczne, przybyć ma do Gdyni po swej ostatniej w tym roku szkolnej podróży ż/m „Lwów". Wyjazd jego z Rostoku miał nastąpić dnia 22 lub 23 b. m.

Polski węgiel do Rosji. Pierwszy transport polskiego węgla via Leningrad do Rosji wyruszył dnia 20 b. m. w ilości 2202,5 ton na pokładzie niem. par. Jersbek. Jest to węgiel rządowy zakupiony w większych ilościach od rozmaitych koncernów górnośląskich, a ustąpiony Sowietom na dość dogodnych warunkach wzamian za rudę żelazną. W najbliższym czasie przewidują się dalsze transporty, co do których nie jest wykluczone, iż wyrusza częściowo na pokładzie statków sowieckich.

Gdańsk.

Wypadek w porcie. Dnia 18 b. m. zapaliła się benzyna i nafta w beczkach na szweckim żaglowcu „Anna" ocumowanym przy nabrzeżu Bałtycko-Amerykańskiego Towarzystwa Importu Nafty. Wypadek zdarzył się w bezpośredniej bliskości parowca oceanicznego „Lituania". Ładownie żaglowca zostały tak silnie zalane pompami statku przeciwpożarowego „J de Reynier", że płonący żaglowiec zatonął. Nie stanowi on przeszkody w ruchu portowym i ma być wkrótce wydobyty. Ładunek jego składał się z 300 beczek ropy gazowej. Jeden marynarz jest ciężej poparzony, jeden lżej. Przyczyną pożaru było gotowanie na prymusie.

Ruch portu gdańskiego za tydzień. W tygodniu sprawozdawczym (15—21 wrz.) dała się zauważyć znaczna dysproporcja między ruchem wyjściowym a wejściowym, która już się zaznaczyła lekko w poprzednim tygodniu. Ruch na wejściu znacznie się zmniejsza, wynosząc 121 statków o łącznej ładowności 61 934 t. r. netto, gdy tonaż na wyjściu składa się z 125 statków o łącznej ładowności 78 778 ton r. netto.

Świadczy to o pewnem zmniejszeniu ruchu w porcie, które jednak wyraża się prawie wyłącznie zmniejszeniem się liczby statków znajdujących się „w przestoju". Dopiero przyszłość pokaże, czy zmniejszenie ruchu sięgnie poniżej zdolności przeładunkowej portu; na razie można tylko powitać zmniejszenie przeciążenia portu statkami czekającemi na ładunek wzgl. wyładowanie, co przedraża dla naszych ładunków frachty.

Wśród statków, które zawinęły było 91 parowców, 3 statki cysternowe, 5 motorowców, 8 holowników, 10 lichtug morskich, 5 żaglowców z motorem.

Co do bander było statków na wejściu: polskich 1, gdańskich 15, duńskich 12, szweckich 28, niemieckich 39, norweskich 11, angielskich 6, łotewskich 2, estońskich 3, litewskich, holenderskich, rosyjskich i belgijskich po jednym.

Pośród tych statków było próżnych 70, zawijających do bunkrowania 1, zaw. do portu ukrycia 4, z pasażerami 7, z pasażerami i ład. mieszanym 3, z ład. mieszanym 19, z rudą 2, z żużlem pirytowym 1, z wapieniem 1, z drzewem 1, ze spirytusem 1, z materjałem wojennym 1, ze śledziami 8.

Wśród statków, które odpłynęły było 100 parowców, 5 motorowców, 5 holowników, 4 lichtugi morskie, 11 żaglowców z motorem. Znamienny jest wobec początku burzliwego sezonu brak czystych żaglowców.

Co do bander na wyjściu było statków: polskich 1, gdańskich 13, duńskich 22, szweckich 25, niemieckich 34, norweskich 8, angielskich 6, łotewskich 4, francuskich 6, fińskich 2, holenderskich, estońskich, rosyjskich, belgijskich po jednym.

Wśród statków odchodzących było próżnych 17, z węglem 40, z pasażerami 7, z pasażerami i ład. mieszanym 3, z ładunkiem mieszanym 16, z ładunkiem mieszan. i końmi 1, z ład. miesz. i benzyną 1, ze cementem 2, z drzewem 20, z ład. miesz. i drzewem 2, ze spirytusem 3, ze zbożem 3, z ład. miesz. i zbożem 1, ze śledziami (tranzyt) 2, z benzyną i naftą 1, z ropą gazową 2, z naftą 1.

Zatonięcie parowca. Szwecki parowiec „Dagmar", który opuścił 15 września port gdański załadowany 1 500 ton węgla z przeznaczeniem do Sundsvall, zatonął 17-go podczas silnej burzy na 40 mil ku wschodowi od wyspy Oeland. Załoga wraz z kapitanem błąkała się przez 42 godziny na łodzi ratunkowej po wzburzonem morzu, przy czem zginęło lub umarło z wyczerpania 9 marynarzy. Dziesięciu pozostałych wyratował angielski parowiec „Paddington" i dostawił ich do Rygi. Par. „Dagmar" był znany również w Gdyni, gdzie ładował węgiel dla portów szweckich.

Kronika światowa.

ŁOTWA.

Ruch portu Rygi w sierpniu. Ruch portu ryskiego już od roku stoi pod znakiem ożywionych stosunków z Polską, gdyż od jesieni zeszłego roku do importowanych nafty i cukru przyłączyły się pokaźne ilości węgla. Od sierpnia b. r. natomiast zaczyna Ryga nietylko importować węgiel górnośląski, dowożony morzem przez Gdańsk i Gdynię, lecz również eksportować polski węgiel do Anglji, przyczem do Rygi ten węgiel przybywa koleją. W ten sposób już w sierpniu wyeksportowano 17 000 ton naszego węgla z Rygi do Anglji. Jednocześnie ożywił się import z Gdańska i Gdyni węgla, cukru, jęczmienia i sody. Jako kraj pochodzenia importowanych towarów Polska zajęła pierwsze miejsce, a co do pochodzenia statków (wraz z Gdańskiem), które przybyły do portu, trzecie miejsce po Niemcach i Anglji.

Jeśli w sierpniu r. 1925 zawinęło do Rygi 300 statków o ł. ładowności 99 901 t. rej. netto, w sierpniu zaś r. b. 346 statków o ł. ładowności 114 267 t. rej. netto, to różnicę 14 proc. w ruchu policzyć można wyłącznie na karb ożywienia stosunków z Polską jak drogą morską, tak też kolejową. Same statki które zawinęły w sierpniu po węgiel, miały 7 572 tony rej. ładowności. Natomiast statki, które zawinęły z węglem z Gdańska i Gdyni miały 8 887 ton rej. ładowności. Te dane nie pozwalają nadal wątpić o tem, że Ryga jako port będzie się pomyślnie rozwijać przy warunku wzmożonych stosunków handlowych z Polską.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 30 sierpnia do 13 wrz. zawinęło do portu Lipawy 39 statków o łącznej ładowności 11 803 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 4 537 ton mieszanego ładunku, 1 720 ton superfosfatów, 1 435 ton zboża, 600 ton żyta, 402 tony soli, 222 tony cementu, 8 000 sztuk cegły i drzewo w tranzycie. 7 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 45 statków o łącznej ład. 11 448 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 2 948 ton mieszanego ładunku, 1 350 std. drzewa, 1 000 ton superfosfatów, 205 ton odpadków żelaznych, 366 ton soli, 450 ton makuchów, 92 tony jęczmienia, 60 ton metali, 40 ton węgla. 16 statków wyszło próżnych i pod balastem.

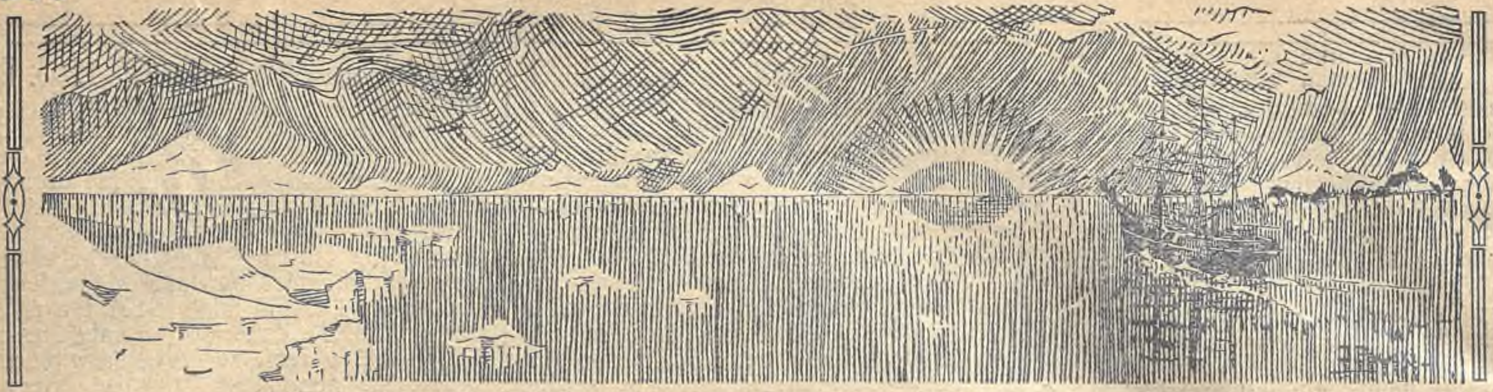
DANJA.

Rozpowszechnienie systemu Burmeister i Wain. W dniu pierwszego września b. r. liczba motorowców wyposażonych w maszyny Diesla systemu Burmeister i Wain wynosiła 296 statków o łącznej wyporności 3 185 119 ton, pojemności 1 483 202 ton rej. brutto, nośności 2 167 336 t. D. W. i łącznej sile maszyn 890 195 KM. W tymże dniu liczba motorowców wyposażonych w maszyny Diesla systemu Burmeister i Wain w budowie lub zamówionych ności 747 532 ton, pojemności 417 710 ton rej. brutto, nośności 456 520 t. D. W. i łącznej sile maszyn 305 035 KM.

GRECJA.

Opieka rządowa nad marynarką handlodą. Dyrektor marynarki handlowej kontradmirał Dragatsis zwołał wybitniejszych armatorów greckich, oświadczając im, że w porozumieniu z ministrem marynarki proponuje i zaleca im połączenie się w jedno wielkie towarzystwo, któreby się znajdowało pod bezpośrednią opieką państwa. Odpowiedzi głównych armatorów zakomunikowane pisemnie miały być przychylne projektowi. Chodzi bowiem o ratowanie marynarki greckiej od dotkliwej konkurencji zagranicznej, przy panującym zastoju i nadmiarze statków.





Podróże morskie i sport wodny

Odyssea „Perletty".

Morze Śródziemne posiada dużo uroku dla sportowców-żeglarzy. Na brzegach zachodniego basenu tego morza, szczególnie północnych, roi się od yachtów wszystkich wielkości od najmniejszych, posiadających tu często żagle łacińskie, do największych, zawijających tu z dalekich brzegów Anglji a nawet Ameryki Północnej. O wiele mniej zwiedzany jest wschodni basen z wyspą Kretą w jego środku. Jeśli bezwyspowe wody pomiędzy Kretą, Morea, Sycylją, a brzegami Libji, Egiptu i Palestyny swą niegościnnością i monotonją odstraszać muszą sportowców, to nie można tego powiedzieć o wodach morza Egejskiego, czyli tak zwanego Archipelagu. Bogaty zbiór wysp tak dalece wypełnia te wody, że nazwa morza i wyspozbioru jest tu jedna: Archipelag. Jestto jednocześnie imię własne i pospolite dla wszelkich innych wyspozbiorów.

To morze usiane cząstkami lądu, wyspami, pełnymi wspomnień z historji klasycznej Grecji i dzieł jej nieśmiertelnej sztuki jest naogół mało znane sportowcom. Nieznajomość języków greckiego i tureckiego, wielka odległość od ośrodków nowoczesnego życia sportowego na Riwierze i w północnej Europie, oraz pewna „egzotyczność" tego pogranicza Europy i Azji, o nieustających przewrotach i wojnach, powstaniach i okupacjach odstrasza żeglarzy sportowców od tych uroczych wód, po których w statkach wiosłowo-żaglowych odbywała się niegdyś wyprawa Greków przeciwko Trojanom.

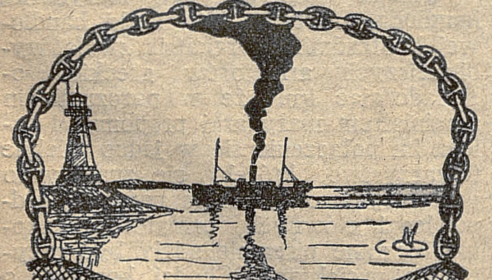
Tembardziej przykładna jest podróż w r. 1923—24 dwu młodych francuzek, panien de Saussure i Oulie na yachcie długości 7,2 merta po morzu Egejskiem. Podróż trwała przeszło pół roku, a przestrzeń przebyta wynosiła 1 700 mil. Świeżo wydana została nakładem Libr. Hachette „Żegluga krążownicza „Perletty", przez Marthe Oulie et Hermine de Saussure, ilustrowana przez H. De Saussure. Książka wybitna nietylko jako świadectwo tężyzny sportowo-żeglarskiej jej autorek, lecz też jako perełka pięknej literatury podróżniczej. Jak żegluga, tak też sytuacje załogi „Perletty" zawierają w sobie tyle ciekawego, że uważamy za stosowne dać streszczenie tej podróży naszym czytelnikom.

Potajemna sprężyna i pobudka dla przedsięwzięcia obu panien było zamiłowanie do antyczności. Studja na Sorbonnie, połączone z opanowaniem języka nowogreckiego miały ułatwiać podróż, jak również wytknąć jej wyższy cel... Otóż panna Oulie broni tematu archeologicznego na Sorbonnie i jedzie do Grecji pogłębiać zdobytą wiedzę praktycznie na wykopaliskach Grecji, Krety i wysp morza Egejskiego. Panna Soussure, która jest marynarzem, „wytrawna" żeglarka, uczennica „samego" Alain Gerbault proponuje jej odbycie podróży yachtem, który ma być przewieziony do Aten na pokładzie parowca. Minjaturowa „Perletta", monotyp Havru, na której obie uczestniczki przyszłej „wielkiej żeglugi" odbyły wspólnie z żeglarką szwajcarską Ella Maillart próbną podróż z Riwjery do brzegów Korsyki, okazała się znakomitym statkiem na ten cel. Przy długości 7 m. 20 mały yacht ten miał, jak wszystkie monotypy francuskie znaczna szerokość (2 m. 20) i znaczne zagłębie dla swej wielkości (1 m. 40).

„Perletta" nie posiadała motoru, a raczej miała próżne miejsce po zdemontowanym motorze. Żegluga miała być czysto żaglowa.

18 listopada 1923 „Perletta" przybyła na pokładzie greckiego parowca z Marsylji do Pireusu. Razem z yachtem znajdował się również dingi malutki „Becarre" (dla przyszłych przewozów z yachtu na brzeg), który miał być stale holowany przez „Perlette". Oddał on jej załodze istotnie poważne usługi. Jako pierwsza niespodzianka przy przybyciu statku do Aten spotkała Perlettę i jej załogę rewolucja, która się rozgyrwała w Atenach.

(C. d. n.).



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2.83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (16—22 września).

16 wrz.: niem. par. Elmstroom 483 do Kopenhagi (Art).

18 wrz.: szw. par. Sirius 467 do Kristinehamnu (Pol. Ag. Mor.) norw. par. Jotun do Fraserbourgh (Rhd).

20 wrz.: niem. par. Jersbek 814 do Leningradu (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 220 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (15—22 września).

15 wrz.: szw. par. Esbjörn 1046 do Gävle (B i S), łot. par. Imanta 731 do Rygi (Bg), norw. par. Daglig 935 do Hull (B i S), szw. par. Dagmar 647 do Sundsvallu (B i S), duń. par. Vendia 627 do Kopenhagi (Bi S).

16 wrz.: szw. par. Vidar 1197 do Sztokholmu (B i S), fr. par. Nicolas Jean 1 182 do Boulogne (B) S), fr. par. Primaire 1 112 do La Rochelle (Hg), ang. par. Colchis 650 do Leningradu (Bg).

17 wrz.: szw. par. Regulus 491 do Verony (Bg), szw. par. Lydia 546 do Göteborga (B i S), niem. par. Dione 657 do Leningradu (Bg), szw. par. Olga 463 do Nyhavn (Bg), niem. par. Spitzberg

154 do Wiborga (Gw), norw. par. Jotunskjell 1307 do Lenigradu (Bg), duń. par. Oerneborg 1055 do Kopenhagi (B i S).

18 wrz.: szw. par. A. K. Fernström 433 do Malmö (B i S), szw. par. Kalmarsund XI 139 do Göteborga (B i S), norw. par. Trikoll 696 do Karlshamnu (B i S), est. żagl. z mot. Harjumaa 371 do Tallinnu (Jörgensen), szw. par. Kale 566 do Malmö (B i S), łot. par. Krios 822 do Windawy (D — S), niem. par. Weser 290 do Lowestoftu (Rhd).

19 wrz.: szw. par. Manfred 368 (B i S), szw. hol. Holger z licht. Halfdan III 474 do Karlshamnu (B i S), duń. żagl. z mot. Lovisa 51 do Faxe (B i S), szw. par. Göta 677 do Oskarshamnu (B i S), łot. par. Linhope 814 do Kotki (Bg).

20 wrz.: niem. par. Herbert Fischer 338 do Kotki (B i S), gd. par. Balticum 364 do Aberdeen (B i S), szw. par. Carin 198 do Landskrony (B i S), szw. par. Porjus 1692 do Sztokholmu (B i S), niem. par. Orla 628 do Dieppe (Rhd).

21 wrz.: szw. par John Sundsval 1309 do Sztokholmu (Bg), duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi (D—S). fr. par. Depute Abel Fery 1 185 do Boulogne (B i S), duń. par. Niobe 676 do Dazbragu- (B i S), niem. par. Schleswig 473 do Leningradu (Bg), norw. mot. Bob 269 do Oslo z węgl. i tow. (Bg), szw. par. Heros 625 do Sztokholmu (Bg), duń. par. Gerda 672 do Helsingforsu (B i S).

22 wrz.: niem. hol. Vulkan z licht. Schmalenfelde i Langenfelde do Odense (D—S), szw. par. Pan 526 do Aarhus (Art), duń. żagl. z mot. Jens 122 do Faxe (B i S), duń. żagl. z mot. Maagen 97 do Steege (Gw), szw. par Elsie 840 do Slite (B i S).

Statki powyższe przywiozły łącznie 68.200 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(15—21 września).

15 wrz.: duń. par. Energie 685 do Londynu (Shaw) fr. par. Sarrebourg 1200 do Calais (B i S), fr. par. Caudebec 796 do Rouen (Worms), duń. par. Fanö 1093 do Calais (B i S), duń. par. Jägersborg 727 do Kopenhagi (Bg).

16 wrz.: duń. par. Svanholm 764 do Manchesteru z drz. i tow. (Rhd).

17 wrz.: duń. par. Kjöbenhavn 886 do Dordrechtu (D — S), duń. par. Hertha Maersk 866 do Londynu (D — S), duń. par. Elsborg 954 do Dublinu (Bg), duń. par. Dannefeld 724 do Hull (Bg).

18 wrz.: niem. par. Ralum 185 do Dublinu (Rhd), norw. par. Baltic 691 do Gandawy (Bg), szw. par. Hansa do Ramsgate (Shaw), duń. par. Skodsborg 850 do Londynu (Bg), duń. par. Cyrill 1 267 do Rouen.

19 wrz.: niem. hol. Seeadler 33 z licht. Daheim 369 i Nation 373 do Gandawy (D—S), niem. żagl. z mot. Eros 81 do Kopenhagi (Gw).

20 wrz.: fr. par. Chateau Yquem 1290 do Bordeaux z drz. i tow. (Worms).

21 wrz.: niem żagl. z mot Horst 50 do Esbjergu (Gw), niem. mot. Hermann Bonekamp 582 do Westhartlepolu (B i S),

22 wrz.: est. żagl. z mot. Viliandi 150 do Aarhus (Gw), niem par. Rudolf 487 (Pwe), niem. hol. Diana z licht Arenfelde 619 i Oldenfelde 475 do Amsterdamu (D—S), niem. par. Normal 192 do Rotterdamu z drz. i zb. (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 69 300 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(15—22 września).

17 wrz.: niem. par. St. Lorenz 343 do Tallinnu z zb. i tow. (Lcz), gd. par. Edith Bosselmann 391 do Antwerpji (Rhd).

19 wrz.: niem. żagl. z mot. Herbert Paul Otto 55 do Aabenraa (Gw), niem. mot. Tille 276 do Kotki (Rhd).

22 wrz.: niem par. Normal 182 do Rotterdamu z drz. i zb. (Rhd).

Statki powyższe przywiozły łącznie 2000 ton zboża.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(15—22 września).

16 wrz.: fsk. mot. cyst. Margareta 260 do Helsingforsu z benzyną i naftą (B i S), szw. hol. Birger 19 z licht. cyst. Schell X 296 do Sztokholmu z naftą.

19 wrz.: hld. mot. Slytrecht do Londynu z ropą gazową (Wolff).

20 wrz.: szw. par. Mollösund 135 do Westerwiku z tow. i benz. (Thor Hals).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1800 ton prod. naftowych.

Wywóz polskiego cementu przez port gdański. (15—22 września).

21 wrz.: duń. żagl. z mot. Sarten 73 do Gävle (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 170 ton cementu.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (25—22 września).

18 wrz.: szw. par. Fennia 341 z Oskarshamnu z rudą (B i S).

19 wrz.: duń. par. Ellen 948 z Brukseli z żużlem pirytowym (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 000 ton subst. mineralnych.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch na Wiśle pomiędzy Polską a portem gdańskim.
(16—22 września).

Mimo spadu wody, który w końcu tygodnia sprawozdawczego doprowadził wodostan na normującym obecnie przemiale przy Przyłubiu Polskiem (km. 760.2) do dwunastu decymetrów wody, ruch był więcej ożywiony niż dotąd. Obniżenie zwierciadła wody raczej sprzyjało zajęciu coraz większego taboru berlinek. — Przeszło w tygodniu 16—22 wrz. w dół rzeki 127 statków, w tem 26 holowników i 101 bezsilnikowców, w tej liczbie jedna berlinka próżna w tranzycie z Odry do Królewca (pomierzona na 598 ton) uchodząca widocznie niskim wodostanom na Odrze. Wśród 100 statków ładownych wdół Wisły 76 było z węglem, 3 z drzewem (bale, deski), 10 z zbożem, mąką i otrębami, 6 z owocem i ogórkami, 2 z soda (259) z Matew. 3 z faszynami.

W górę rzeki przeszło 29 holowników i 1 motorówka po owoce, oraz 110 statków bezsilnikowych, w tej liczbie 6 z ładunkiem i 104 próżnych. Berlinki ładowne miały ładunek mieszany (łój, ryż, orzechy, żywica) z przeznaczeniem do Warszawy.

Rynek frachtowy.

Frachty węglowe nadal były mocne. Do Leningradu 8/6 szylingów. do Sztokholmu 7/5—9 szylingów, na wschodnie wybrzeże Anglji 10—11 szyl. Do Rygi 8/5 szyl.

We frachtach drzewnych zdaje się sa już oznaki pewnej zniżki. Do Rouen fracht wynosił 42/7 szyl. za standart, do Antwerpji 45/5, do Londynu 42/10 szyl. za stand., wszystko za materjał tarty. Do Leningradu za klepki dębowe 14 szyl. za m³. Do Calais 38 szyl. za fathom kopalniaków. Frachty zbożowe bez zmiany. Za ciężkie zboże płacono frachty do Antwerpji 9/6—10 szyl., do Kopenhagi 9/10 szyl., do Tallinnu 8/9 szyl. za tonę.

Fracht za cukier do Rygi 9/2 szyl. za tonę.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie września.
(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 118 051, koks 250, sól 195, cement 1630, parafina 220, soda 530, ołów 20 oleje 2 590.

Prod. roślinne: drzewo 46 425, smoła drzewna 330, jęczmień 1 170, żyto 4 630, pszenica 160, ow. strączkowe 90, słód 10, mączka kartoflana 25, cukier sur. 175, rafinada 310, melasa 260, rzepik 3, mak 10, rzepak 340, mąka pszenna 15.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 140, jaja 11, bydło żywe 16, mąka kostna 190, skóry 13.

WWÓZ: Prod. mineralne: mączka Thomasa 2 330, ruda żelazna 770, maszyny 10.

Prod. roślinne: ryż 384, żywica i kalafonja 220, oleje 339, bawełna 44, garbnik kwebracho 112.

Prod. zwierzęce: smalec 101, śledzie sol. 1 651, tłuszcze 261, skóry sol. 394 wełna sur. 1.

Najpłytsze miejsca szlaku nurtu w Wiśle Dolnej z dn. 22 września.

Km	Miejscowość	Głębokość w mtr.
718	Silno	1,70
730,7	Kaszczorek	1,70
733,5	Traposz	1,90
734,6	Toruń	1,60
735,4	Toruń	1,70
746	Stary Toruń	1,80
748	Górsk	1,80
751,3	Smolno	1,50
760,2	Przyłubie Polskie	1,20
773,4	Fordonek	1,30
812,6	Świecie	1,33
829	Rozgarty	1,60
866,4	Opalenie	1,90
875,3	Janowo	1,90
884,5	Kuchnia	1,80

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
5. 10.	z Le Havre	do Le Havre	6. 10.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
27. 10.	„ „	„ „	28. 10.	„	
18. 11.	„ „	„ „	19. 11.	„	„
8. 12.	„ „	„ „	9. 12.	„	„
7. 1.	„ „	„ „	8. 1.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
3. 10.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	12. 10.	Estonia	Balt. America Line
24. 10.	„	„	2. 11.	Lituania	„
28. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	28. 9.	Baltriger	United Balt. Corp.
1. 10.	„ Rygi	„ Londynu	1. 10.	Baltanic	„
5. 10.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	5. 10.	Baltara	„
8. 10.	„ Lipawy	„ Londynu	8, 10.	„	„
12. 10.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	12. 10.	Baltriger	„
15. 10.	„ Rygi	„ Londynu	15. 10.	Baltannic	„

Wodostany Wisły.

Wrzesień Daty	18	19	20	21	22	23	24	
Kraków	—232	—234	—234	—239	—238	—236	— —	—
Zawichost	104	98	96	93	88	87	87	
Warszawa	109	115	113	110	106	105	103	
Płock	88	85	85	85	84	82	81	
Toruń	81	78	75	75	76	75	71	
Fordon	91	91	88	85	87	85	88	
Tczew	32	30	29	25	22	22	24	
Ujście (Schiewenh.)	280	270	274	268	262	268	·236	

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.